

JAARVERSLAG FENEX 2005



INLEIDING

Resultaten expeditie sector in 2005 matig positief

Overeenkomstig de verwachtingen wisten de ledenondernemingen ook dit verslagjaar een omzetstijging van bijna 10% te realiseren. De totale omzet bedroeg dit jaar € 9,3 miljard (2004 € 8,5 miljard). De groei werd vooral bereikt door de aanzienlijke toename van de logistieke goederenstromen uit het Verre Oosten en in het bijzonder China. De resultaten van de sector, waarin de marges onder druk blijven staan, verbeterden in het algemeen slechts gering. Zo steeg het aantal ondernemingen dat geen positief resultaat wist te bereiken van 7,5% naar 13%. Vooral kostenbesparende maatregelen in arbeidskosten, het grootste gedeelte van de kosten, alsmede hogere omzetten hebben de resultaten enigszins op peil gehouden. Kostenstijgingen kunnen slechts beperkt aan de opdrachtgevers worden doorbelast. De expeditie sector blijft onder druk staan. Dit blijkt uit de reacties van de leden. De onvoorspelbaarheid van de economie, de trage economische groei, de steeds toenemende concurrentie van andere marktpartijen in de logistiek, kostenstijgingen in de vorm van vele toeslagen, de administratieve lasten door regelgeving, etc. zijn factoren die de resultaten in de sector in negatieve zin blijven beïnvloeden. In een arbeidsintensieve bedrijfstak als de expeditie sector is de beschikbaarheid van goed gekwalificeerd en opgeleid personeel een vereiste. De ledenondernemingen ervaren dit zelfs in een ruime arbeidsmarkt als een toenemend probleem. Door de ledenondernemingen werd dit jaar € 50 miljoen geïnvesteerd. Voor 2006 zijn investeringen gepland voor € 80 miljoen. De verwachtingen voor de omzet voor het jaar 2006 zijn minder positief.

Nederland “Logistiek en Secure Land”

Security blijft, gezien de dreiging van terrorisme, onverminderd hoog op de internationale agenda staan. Naast de securityregelgeving voor zee- en luchthavens en luchtvracht is de Europese Commissie bezig met ketensecurity. Deze regelgeving gaat uit van vrijwilligheid van het bedrijfsleven om aan bepaalde security vereisten te voldoen. Op douanegebied is al regelgeving goedgekeurd waarin voorzien wordt in het aanleveren van pre-arrival en pre-departure informatie en de status van Authorized Economic Operator (AEO). Aan een AEO worden faciliteiten met het oog op controles en ter vereenvoudiging van procedures toegekend, mits voldaan wordt aan de security vereisten.

Er moet voor worden gewaakt dat regelgeving die op verschillende terreinen wordt ontwikkeld niet tegenstrijdig is. De indruk bestaat dat dit ook tot de Europese Commissie is doorgedrongen, maar of dit straks in de praktijk daadwerkelijk het geval zal zijn, moet nog blijken. Verder bestaat er nog geen eensluidende visie over hoever de facilitatie voor het bedrijfsleven kan gaan. Daarover wordt nog druk gesproken binnen de Europese gremia en in de EU-lidstaten. Duidelijk is dat al deze maatregelen, vooral op douanegebied, een verzwaring voor het bedrijfsleven gaan betekenen.

Ook de uitvoerbaarheid van de securityregelgeving in de praktijk moet kritisch worden gevolgd. Nog los van het feit dat de uitvoering in de verschillende lidstaten ongetwijfeld van elkaar zal gaan verschillen. Niet duidelijk is hoeveel ruimte er nationaal nog bestaat om te komen met eigen regelingen. Van belang is dat kleinere zee- en luchthavens anders functioneren dan grotere. Voor grotere havens betekent het dat er logistiek gezien een zwaardere wissel wordt getrokken op de huidige praktijk.

Nederland is goed in logistiek. Het bedrijfsleven zal ongetwijfeld weer oplossingen vinden om met de nieuwe regelgeving om te gaan. In het kader van security zullen de verschillende schakels in de logistieke keten meer met elkaar moeten gaan samenwerken. Het bedrijfsleven kan de nieuwe situatie echter niet alleen het hoofd bieden, want is hierbij afhankelijk van het functioneren van de verschillende hierbij betrokken overheidsdiensten. Het gezamenlijk bedenken van “slimme” concepten kan hieraan een bijdrage leveren. Van groot belang is dat ook door de Nederlandse overheid voldoende wordt geïnvesteerd in mensen en middelen om de goederen op een verantwoorde wijze – zowel vanuit een security - dus maatschappelijk - oogpunt als logistiek oogpunt – door de havens heen te loodsen.

Gebeurt dit niet dan komt de aan- en afvoer van goederen ernstig in het gedrang met alle gevolgen van dien. Uitdaging hierbij voor de logistieke sector en de Nederlandse overheid is niet alleen het logistieke proces op een verantwoorde wijze door te laten gaan, maar zelfs om eventuele bedreigingen of verzwaringen om te buigen tot kansen. Hierdoor zouden verzwaringen zelfs kunnen leiden tot relatieve verbeteringen, waardoor Nederland als logistiek en daarnaast als “secure” land op de kaart zal blijven staan.

Misbruik toeslagen door vervoerders

De FENEX maakt zich in toenemende mate zorgen over de ontwikkelingen rond toeslagen die door vervoerders boven op de vracht worden berekend. De lijst met deze toeslagen onder vele benamingen (ISPS surcharge, Fuel surcharge, etc.), lijkt met de dag langer te worden. Expediteurs hebben grote problemen om de doorbelasting van dergelijke toeslagen bij opdrachtgevers geaccepteerd te krijgen, met als gevolg dat expediteurs deze kosten moeten absorberen. Met de internationale expediteursorganisatie FIATA en verladingsorganisaties onderschrijft de FENEX de stelling dat toeslagen met een permanent karakter een integraal onderdeel van de vracht zouden moeten zijn. Bij dergelijke toeslagen ontbreekt ook het doel van een toeslag: het compenseren van de vervoerder voor kosten die zich plotseling manifesteren, niet permanent zijn en liggen buiten zijn normale bedrijfsrisico. Voorts zijn er toeslagen die zien op normale, operationele kosten en onderdeel moeten uitmaken van de kostprijs.



Bestuur

Tijdens de algemene ledenvergadering van 23 november 2005 trad de heer P. van der Steen wegens het bereiken van de maximale termijn als bestuurslid van de FENEX af. Ter vervulling van de ontstane vacature werd de heer A.A. Kanters (Fr. Meyer's Sohn) bij acclamatie tot bestuurslid gekozen. Tevens werden de zittende bestuursleden de heren H.J.G. Berden, C.J.M. Hendriks en A.H. Scheuter voor de termijn van twee jaar bij acclamatie tot bestuurslid herkozen.

De heer Th.C. Damen heeft aan het einde van het verslagjaar na een periode van vijf jaar het voorzitterschap van de Vereniging neergelegd. De heer R. Riemen (Broekman Logistics B.V.) werd tijdens de vergadering van 23 november bij acclamatie per 1 januari 2006 tot zijn opvolger gekozen. De Vereniging is de scheidende bestuursleden veel dank verschuldigd voor hun langdurige inzet ten behoeve van de Vereniging en de Nederlandse expeditie sector.

De samenstelling van het bestuur was per 1 maart 2006 als volgt:

R. Riemen (voorzitter)
A.A. Propsma (vice-voorzitter)
H.J.G. Berden (secretaris/penningmeester)
H.W.I. Aris
J. Bergman
J.C. van Elk
R. van Grevenbroek
C.J.M. Hendriks
A.A. Kanters
J.H.M. Kuper
G.W. Oomen
R. Riemen
A.H. Scheuter

Voor de functie- en taakverdeling van het bestuur wordt verwezen naar de bijlage achterin dit verslag.

Algemene ledenvergaderingen

Twee ledenvergaderingen vonden dit verslagjaar plaats. De voorjaarsvergadering werd gehouden op 24 mei 2005 en vond plaats in de Van Nelle Ontwerpfabriek te Rotterdam. Na afloop van de vergadering werd door de heer H. van Bodegraven, Directeur Wetgeving Douane van het Ministerie van Financiën ingegaan op het onderwerp veiligheid. De najaarsledenvergadering werd gehouden op 23 november 2005 in het Novotel Rotterdam Brainpark te Rotterdam. Aansluitend aan de vergadering werd door de heer A. van Klink, Adviseur strategie en innovatie van de Rabobank Rotterdam, een inleiding gehouden over de huidige en toekomstige visie van de Rabobank op de ontwikkeling van de logistieke sector.

Geassocieerd lidmaatschap

Het FENEX-lidmaatschap staat in principe uitsluitend open voor ondernemingen die in Nederland onafhankelijke diensten verlenen op het gebied van expeditie en logistiek. De laatste jaren kon worden geconstateerd dat ook organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector belangstelling hebben voor de dienstverlening van de FENEX en de contacten met de leden. Teneinde in een staande behoefte te voorzien is vier jaar geleden besloten voor dergelijke organisaties/ondernemingen een geassocieerd lidmaatschap te introduceren. Gedacht kan hierbij worden aan advocatenkantoren, consultants, fiscale adviesbureaus, IT bedrijven, etc. Dit geassocieerd lidmaatschap betekent voor deze organisaties/ondernemingen als voor de leden van de Vereniging een wederzijdse toegevoegde waarde. Inmiddels zijn bij de Vereniging 25 organisaties/ondernemingen als geassocieerd lid ingeschreven.

Raden

Binnen de FENEX functioneren thans vier Raden, te weten: de Raad voor Zeehavenlogistiek, de Raad voor Opslag en Distributielogistiek, de Raad voor Douanelogistiek en de Raad voor Luchtvrachtlogistiek.

In onderstaand overzicht zijn de binnen de Vereniging functionerende Raden (opgebouwd uit reeds bestaande specialismen/activiteiten) opgenomen, vermeld met de aantallen vertegenwoordigde ledenondernemingen.

Raad voor Zeehavenlogistiek	185
Raad voor Opslag en Distributielogistiek	117
Raad voor Douanelogistiek	123
Raad voor Luchtvrachtlogistiek	74

Deze Raden behandelen de op hun terrein behorende specifieke onderwerpen.

Commissies, Stuur- en Werkgroepen

Ter voorbereiding van het beleid van bestuur en Raden en advisering van het bestuur over specifieke onderwerpen kent de Vereniging de volgende Commissies, Stuur- en Werkgroepen: Commissie Economische Aangelegenheden, Commissie Juridische Aangelegenheden, Commissie Opleidingen, Stuurgroep Public Relations, Stuurgroep ICT, Werkgroep CDW, Werkgroep Fiscale Vertegenwoordiging.

Financiële Commissie

Tijdens de ledenvergadering van 23 november 2005 werden tot leden van de Financiële Commissie, belast met het nazien van de rekening en verantwoording van de Vereniging, benoemd de heren H.M. Hentzen (Henk Hentzen Int. Expeditiebedrijven B.V.), F.C.W. Huisman (MAT Air & Ocean Freight B.V.) en C.L.M. Dietvorst (VAT Logistics B.V.). Tot plaatsvervangende leden werden benoemd de heren J.J.J. Maessen (Maco Roermond B.V.), J. van Dijk (Hudig & Dammers Forwarding B.V.) en R.L.J. Ewalds (Gaston Schul B.V.).

Lidmaatschap

In het verslagjaar werd het lidmaatschap beëindigd van 21 ledenexpeditie-ondernemingen. In 2005 traden 24 bedrijven toe als lid van de Vereniging. Daarnaast onderging het ledenbestand wijzigingen als gevolg van overnames en afsplitsingen van bedrijfsactiviteiten.

Ledenbestand

De Vereniging telt per 1 april 2006 347 ledenexpeditie-ondernemingen. Deze gegevens zijn in onderstaand overzicht verwerkt.

<u>Aantal medewerkers</u>	<u>Aantal bedrijven</u>	<u>Percentage</u>
< 11	180	51,9
11 - 25	77	22,1
26 - 50	34	9,8
51 - 100	15	4,3
101 - 200	21	6,1
>200	20	5,8
	<u>347</u>	<u>100</u>

Secretariaat

De algehele leiding van het secretariaat berust bij de directeur van de FENEX, de heer P.J.N. van Os. Voorts zijn aan het secretariaat verbonden secretaris Mw Mr E.M.C. Slappendel en de stafmedewerkers Mw L. Versluijs, Mw Mr C. Vleggaar (per 1 maart 2006) en de heren Mr S.B. Szabó en M. van Pelt, alsmede Mw L.R. Korevaar (directiesecretaresse) en Mw A. van der Wolf (secretaresse). Voor de taakverdeling binnen het secretariaat wordt verwezen naar de bijlage van dit verslag.



FENEX-GARANTIEFONDS

Het FENEX-Garantiefonds vormt een sterke troef van de Vereniging. Het Garantiefonds voorkomt dat opdrachtgevers van een gefailleerde FENEX-expediteur worden gedupeerd indien zij door de rederij worden aangesproken voor een tweede maal vrachtkosten te betalen. Het Garantiefonds is één van de pijlers bij de profilering van het imago van de georganiseerde expediteur. Gedurende het verslagjaar werd, met betrekking tot faillissementen uit 2004, door het bestuur van het Garantiefonds besloten een bedrag van ruim € 28.000,- verdeeld over verschillende gedupeerde opdrachtgevers uit te keren. In 2005 werd van 6 aangesloten leden het faillissement uitgesproken. Naar aanleiding van deze faillissementen werden geen aanspraken op het Garantiefonds ingediend.

VERZEKERINGEN

Collectieve verzekering douanevervoer

Voor expediteurs zijn er vaak grote risico's verbonden aan het uitvoeren van douaneformaliteiten voor hun opdrachtgevers. Reeds lange tijd kunnen de leden van de FENEX gebruik maken van de collectieve verzekering douanevervoer.

Collectieve verzekering invoeraangiften / beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap

Naast de collectieve verzekering douanevervoer is het sinds enkele jaren voor de leden mogelijk via de FENEX de risico's verbonden aan het opmaken van invoeraangiften te verzekeren. Sinds 2000 bestaat binnen deze verzekering de mogelijkheid de risico's verbonden aan het beperkt fiscaal vertegenwoordigerschap te verzekeren.

In verband met de introductie van de mogelijkheid om aangiften op naam van en voor rekening van derden (als direct vertegenwoordiger) te verrichten is gedurende het verslagjaar uitgebreid met verzekeraars gesproken over de aangepaste risico's hiervan en de mogelijkheden dit te blijven verzekeren. Uiteindelijk is gekozen voor een aparte dekking voor de aangiften als direct vertegenwoordiger met een korting op de basispremie.

Transportverzekering Online

In de meeste gevallen verklaart de FENEX-expediteur op zijn werkzaamheden de Nederlandse Expeditievoorwaarden van toepassing. De aansprakelijkheid van expediteurs is binnen deze voorwaarden beperkt. Een beperkte aansprakelijkheid geldt veelal ook voor de ingeschakelde vervoerders. In geval van schade kan dat betekenen dat de ladingbelanghebbende niet volledig gecompenseerd wordt voor de geleden schade. Vaak komt het voor dat ladingbelanghebbende zelf een goederentransportverzekering afsluit. Als extra service kan ook de FENEX-expediteur deze verzekering verzorgen.

In samenwerking met Aon Risico Management is, exclusief voor leden van de FENEX, een webapplicatie ontwikkeld waar leden van de FENEX, ten behoeve van hun opdrachtgevers, gemakkelijk en efficiënt een goederentransportverzekering kunnen afsluiten.

Collectieve zorgverzekering

In verband met de wijziging van de zorgverzekering in Nederland heeft de FENEX besloten voor de werknemers binnen de expeditie sector een collectieve zorgverzekering op te zetten. Voor deze verzekering is gekozen voor de verzekeraar OHRA. Werknemers kunnen bij deze collectiviteit rekenen op een korting op de premie en een uitgebreidere dekking dan in de standaard verzekering is voorzien.



Stuurgroep PR

Binnen de Stuurgroep PR, die begin 2005 bijeenkwam, werden een aantal ontwikkelingen op PR-gebied, toekomstvisies en ideeën besproken. Aan de uitbreiding van de FENEX-website wordt veel belang gehecht. De mogelijkheid dat de FENEX deelneemt aan vakbeurzen dient nader te worden onderzocht. Hieraan is met de deelname aan de Internationale Handelsdag van de Kamer van Koophandel (zie hierna) in ieder geval een eerste aanzet gegeven.

Internationale Handelsdag Kamer van Koophandel

Op 2 april 2005 werd door de nationale Kamers van Koophandel een Internationale Handelsdag georganiseerd waaraan de FENEX heeft deelgenomen. Hierdoor bestond de gelegenheid 350 bezoekers te informeren over de FENEX (CLECAT en FIATA) en haar leden, het FENEX-Garantiefonds, de opleidingen, etc. Ruim 70 informatiemappen werden aan serieuze bezoekers verstrekt. Overige deelnemers bestonden uit vertegenwoordigers van de douane, EVD, Voorlichtingsbureau Shortsea Shipping, ING, Dunn & Bradstreet, Nederlands Centrum voor Handelsbevordering, Syntens, een aantal advocaten- en IT-kantoren, etc. Er waren een 20-tal stands en de gehele dag door werden diverse workshops gehouden. Het was een uitstekende gelegenheid om het exporterende en importerende bedrijfsleven met de FENEX en de FENEX-expediteur in aanraking te laten komen. Vanwege dit succes heeft de FENEX ook dit jaar aan de Handelsdag deelgenomen.

The Young International Freight Forwarder of the Year Award 2005

Tijdens het FIATA World Congress september 2005 in Moskou is voor de zevende maal de Young International Freight Forwarder of the Year Award uitgereikt. Dit is een initiatief van de FIATA, IATA en TT Club. Het is een internationale wedstrijd voor jonge mensen uit de sector die worden gevraagd een werkstuk/scriptie te schrijven over een opgegeven logistiek vraagstuk. De nationale organisaties kunnen voor deze wedstrijd één kandidaat voordragen. De FENEX heeft in dit het verslagjaar voor de zesde maal een kandidaat voorgedragen. Anders dan voorgaande jaren werden er vier kandidaten per vier regio's (Afrika/Midden-Oosten, Amerika, Azië/Pacific en Europa) geselecteerd en uitgenodigd voor het FIATA Congres. Daar werd de uiteindelijke winnaar gekozen. Voor 2005 was dat Alicia Chin uit Canada. Voor de Award 2006 heeft de FENEX wederom een kandidaat afgevaardigd.

FENEX-ledenbezoeken

In het verslagjaar werden de voorbereidingen getroffen om de FENEX-ledenbezoeken te hervatten. Deze bezoeken zijn bedoeld om de communicatie over en weer met de leden verder te intensiveren. Wat doet de FENEX, zijn de leden daarvan op de hoogte en wordt er voldoende gebruik van gemaakt? Maar ook andersom: Wat doen de leden en hoe kan de FENEX hierop bij haar beleid en activiteiten inspelen? Gezien het ledental zal het echter enige tijd vergen voordat alle leden zijn bezocht.

FENEX-website

Veel belang wordt gehecht aan een goed functionerende website. Een website die gemakkelijk is te bedienen en waarop op eenvoudige wijze de van belangzijnde informatie wordt verstrekt. Voor de leden wordt alle ledeninformatie zoals het ledenbulletin op intranet geplaatst. Het is noodzakelijk hiervoor een inlognaam en een toegangscode te gebruiken. Hier zijn - zo blijkt nu al uit de ledenbezoeken - nog niet alle leden van op de hoogte. Wel blijkt uit diezelfde ledenbezoeken dat het elektronisch ontvangen van de ledenbulletins en ledencirculaires zeer goed wordt ontvangen. Het ligt in de bedoeling op korte termijn de ledenlijst op de website uit te breiden met meer specialismen van de FENEX-leden.

Special FENEX-bulletin

Tijdens het verslagjaar werd de geassocieerde leden voor de eerste maal de mogelijkheid geboden hun specifieke dienstverlening richting de FENEX-leden kenbaar te maken. Hiervoor werd een apart FENEX-bulletin opgesteld met uitsluitend berichtgeving van de geassocieerde leden. Bijna de helft van de geassocieerde leden maakten hier gebruik van. Met deze Special van het bulletin wil de FENEX een van de doelstellingen van het geassocieerde lidmaatschap nog eens benadrukken.

Het geassocieerde lidmaatschap werd in 2002 geïntroduceerd om organisaties/ondernemingen die in de zakelijke dienstverlening opereren en nauwe relaties hebben met de logistieke sector in de gelegenheid stellen gebruik te maken van de dienstverlening van de FENEX en contacten te leggen met de leden. Het voornemen is om ieder jaar een Special uit te geven.

Plaatsingen FENEX-ledenlijst

Ter promotie van haar leden plaatst de FENEX al geruime tijd integrale ledenlijsten in diverse vakgidsen. Een voorbeeld hiervan is het Rotterdam Transport Handboek. Vaak gaat dit vergezeld met het FENEX bedrijfsprofiel en een bladwijzer. In het verslagjaar werden de derde en vierde editie van het modaliteitenboekje "Rotterdam Transport Guide" uitgebracht. Dit is een gezamenlijk initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., Deltalinqs, RPPC, FENEX, VRC en Havenkoerier.



Arbitrage

In het verslagjaar werden bij de FENEX 33 arbitrage-aanvragen ingediend. Van deze aanhangig gemaakte zaken werden 3 zaken ingetrokken en 4 zaken geschikt. In 22 zaken werd de benoeming van arbiters aangehouden. De overige in 2005 ingeleide procedures zijn nog bij de betreffende arbitragecommissie in behandeling.

De volgende ontwikkelingen hebben zich in 2005 met betrekking tot eerder aanhangig gemaakte arbitragezaken voorgedaan:

Ingetrokken:	1 zaak uit 1998
	5 zaken uit 2004
Schikking:	2 zaken uit 2002
	3 zaken uit 2004
Vonnis:	2 zaken uit 2002
	2 zaken uit 2004

Modelovereenkomst / machtiging directe vertegenwoordiging

Om op te kunnen treden als direct vertegenwoordiger dient door de douaneagent over een machtiging te worden beschikt van diegene die wordt vertegenwoordigd. De FENEX en de EVO hebben gezamenlijk ten behoeve van de leden in overleg met de douane, een modelovereenkomst/machtiging opgesteld. Dit model is naast een machtiging tegelijk een overeenkomst waarin de rechten en verplichtingen van beide partijen zijn opgenomen. Met de EVO zijn diverse discussies gevoerd over de inhoud van dit model. Uiteindelijk is besloten om met een gezamenlijk model te komen. Hiervoor zijn er van beide kanten concessies gedaan. Om de leden verder van dienst te zijn is er tevens een leaflet opgesteld. Door middel van de leaflet kunnen expediteurs hun opdrachtgevers informeren over deze wijze van vertegenwoordiging. De modelovereenkomst/machtiging en de leaflet zijn voor de leden beschikbaar in het Nederlands, Engels, Frans en Duits.

Wet identificatie bij dienstverlening / Wet melding ongebruikelijke transacties

Eind 2004 werd de FENEX benaderd door het Bureau Financieel Toezicht (BFT). Het BFT is aangewezen als toezichthouder op de naleving van anti-witwaswetgeving, te weten de Wet identificatie bij dienstverlening (WID) en de Wet melding ongebruikelijke transacties (Wet MOT) door onder andere advocaten, belastingadviseurs etc. Deze beroepsgroepen zijn onder andere verplicht hun cliënten te identificeren en ongebruikelijke transacties met betrekking tot hun cliënten te melden als zij fiscale of administratieve diensten verlenen. Het BFT is van mening dat de WID en de Wet MOT ook van toepassing zijn op douane-expediteurs. De FENEX is van mening dat douane-expediteurs niet tot de door de wet aangewezen doelgroep behoort. De FENEX heeft richting het Ministerie van Financiën commentaar geleverd op het concept wetsvoorstel wijziging WID en vraagtekens gesteld bij het eventueel brengen van douane-expediteurs onder de reikwijdte van de WID en de Wet MOT. Op dit moment vindt nog een discussie plaats over de reikwijdte van voornoemde regeling welke nog niet is afgerond.

Wet financiële dienstverlening

Tijdens het verslagjaar is uitgebreid overleg geweest met het Ministerie van Financiën en de Autoriteit Financiële Markten (AFM) over de Wet financiële dienstverlening (Wfd). Deze wet is een uitvloeisel van een Europese Richtlijn over het aanbieden van financiële diensten zoals bijvoorbeeld verzekeringen.

De Wfd had grote gevolgen kunnen hebben voor de dienstverlening van expediteurs bij het afsluiten van goederentransportverzekeringen ten behoeve van opdrachtgevers. Zo worden er financiële eisen gesteld aan de bedrijven die verzekeringen aanbieden, moet personeel aan bepaalde opleidingsnormen voldoen en is er een verplichte registratie bij de AFM. Na uitgebreide gesprekken met het Ministerie van Financiën en de AFM, de toezichthouder van deze wet, heeft de FENEX weten te bewerkstelligen dat de expeditie sector niet onder deze wet valt. Hoewel het afsluiten van goederentransportverzekeringen ten behoeve van opdrachtgevers wel aan enige voorwaarden is gebonden, betekent het wel dat leden van de FENEX deze diensten ook in de toekomst kunnen blijven aanbieden.



Algemeen

Voor een goede logistieke dienstverlening is het van groot belang dat de benodigde douaneformaliteiten en eventuele controles goed inpasbaar zijn in het logistieke proces en geen bottleneck vormen. Dat de douane en het bedrijfsleven hierbij op elkaar zijn aangewezen, wordt in Nederland sinds lange tijd zowel door de douane als het bedrijfsleven onderkend. De regelgeving op het gebied van douane is echter voornamelijk afkomstig uit Brussel.

De ervaring leert dat de politieke druk in het kader van drugs- en fraudebestrijding en met het oog op de dreiging van terroristische aanslagen steeds meer tot gevolg heeft dat de regelgeving en de uitvoering hiervan worden aangescherpt. Goederenstromen kunnen hiervan eventuele negatieve consequenties ondervinden. De intensivering van buitengrenscontroles kan namelijk niet worden uitgevoerd zonder dat dit merkbaar is. Security en safety staan ook hoog op de Europese agenda. In 2005 vond nieuwe en verdere uitwerking plaats van de bestaande voorstellen van de Europese Commissie.

Het bedrijfsleven, de douane en andere controlerende instanties staan gezamenlijk voor de taak grote hoeveelheden goederen op een verantwoorde wijze door het logistieke proces heen te loodsen. Dit geldt met name voor de mainports. De FENEX onderhoudt dan ook een goede relatie met de Nederlandse douane. Zo bestaan er overlegstructuren met de douane en ook met andere betrokken overheidsinstellingen zoals de Voedsel en Waren Autoriteiten (waarin de Rijksdienst voor de keuring van Vee en Vlees is opgegaan) en de Plantenziektenkundige Dienst, teneinde eventuele problemen te onderkennen en waar mogelijk op te lossen.

Het jaar 2005 is een bijzonder bewogen jaar geweest. De implementatie van de directe vertegenwoordiging, de zekerheidsmodule in het NCTS-systeem en de veelvoud aan ontwikkelingen op Europees gebied hebben de nodige aandacht gevraagd. Deze en andere onderwerpen zijn in de Stuurgroep Douane besproken. De Stuurgroep Douane behandelt lopende of spoedeisende onderwerpen op douanegebied en bereidt adviezen en voorstellen ten behoeve van de Raad voor Douanelogistiek voor. Hoewel de Raad voor Douanelogistiek dit verslagjaar niet bijeen is geweest, zijn er wel diverse voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd over meer specifieke onderwerpen.

Ontwikkelingen op Europees niveau

De ontwikkelingen op Europees niveau worden door de FENEX nauwlettend gevolgd. De ontwikkelingen hebben betrekking op zowel de diverse wijzigingen van het Communautair Douanewetboek als op automatiseringsgebied. De FENEX heeft op zowel nationaal als Europees (in CLECAT verband) niveau een actieve bijdrage geleverd aan het becommentariëren van de diverse voorstellen omtrent de herziening van het CDW. In de Stuurgroep Douane is besloten een werkgroep CDW in te stellen welke als klankbord zal gaan dienen voor het secretariaat.

Wettelijke regeling douane-expediteur

In december 2005 werd de FENEX door het Ministerie van Financiën geïnformeerd over het voornemen de regeling 'toegelaten douane-expediteur' eventueel af te schaffen. Met het oog op het terugdringen van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven vraagt het Ministerie zich af of het instituut douane-expediteur niet net zo goed zou functioneren zonder toelatingssysteem. De FENEX werd door het Ministerie van Financiën in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. In overleg met de Stuurgroep Douane is hier schriftelijk op gereageerd. Zo is aangegeven dat de behoefte blijft bestaan aan een regeling voor toelating van douane-expeditoren. De in de brief van het Ministerie aangehaalde opleidingsinspanning in het kader van de vergunning toegelaten douane-expediteur gaat uit van een onjuiste veronderstelling.

De huidige administratieve lasten en kosten zijn momenteel zeer beperkt. De beoogde besparing en verlichting van de administratieve lasten door het afschaffen van de toelating tot douane-expediteur worden dan ook niet behaald. Daarbij komt dat opdrachtgevers belang kunnen hechten aan de huidige facturatieverplichting. De douane-expeditoren achten verder het voorrecht van de douane-expediteur van essentieel belang. Tenslotte is aangegeven dat mede met het oog op de toekomstige ontwikkelingen op Europees niveau het instituut toegelaten douane-expediteur moet worden gehandhaafd.

Herziening Enig Document

Met ingang van 9 januari 2005 is het gebruik van het Enig Document gewijzigd. Gezien dit aanzienlijke wijzigingen betreft heeft de FENEX middels een brief een aantal zorgpunten onder de aandacht van het Ministerie van Financiën gebracht. Daarnaast is gepleit voor een ruimere overgangperiode, voor voldoende capaciteit en kennis in de periode na implementatie bij de Douanetelefoon en de Nationale Helpdesk Douane en om de nodige coullance te betrachten indien er fouten in de aangifte worden gemaakt die te relateren zijn aan de gewijzigde invulling van het Enig Document. Het is bijzonder spijtig dat niet tijdig een antwoord van het Ministerie hierop is ontvangen. Een aantal problemen is echter wel opgepakt. Zo is voor de zorgpunten een (tijdelijke) oplossing getroffen. Ook de bereikbaarheid van de helpdesk is in de beginperiode uitgebreid.

Voorts heeft de FENEX in de voorbereiding, in samenwerking met de douane een drietal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten werden zeer goed bezocht (in totaal 320 deelnemers) en werden als zeer nuttig beschouwd.

Directe vertegenwoordiging

Op 25 september 2005 is het voor douane-expeditoren mogelijk geworden om op te treden als direct vertegenwoordiger. Ook voor de FENEX was dit een bijzondere dag. Een jarenlange discussie over het directe vertegenwoordigerschap is uiteindelijk tot een goed einde gekomen. Uit oogpunt van risico beheersing is het wenselijk dat douane-expeditoren aangiften ten invoer kunnen doen via de methode van de directe vertegenwoordiging. De invoering is op enkele onduidelijkheden en kleine IT-technische problemen na, goed verlopen. Ook vanuit de ledenkring worden positieve reacties ontvangen. De modelmachtiging die de FENEX samen met de EVO heeft ontwikkeld (verwezen wordt naar het onderdeel 'juridisch') heeft hier een positieve bijdrage aan geleverd.

Directe vertegenwoordiging - voorlichtingsbijeenkomsten

Om de leden voor te bereiden op de directe vertegenwoordiging heeft de FENEX dit verslagjaar in samenwerking met de douane een zevental voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze voorlichtingen werd onder meer ingegaan op deze nieuwe mogelijkheid en de daaraan verbonden voorwaarden (zoals de administratieplicht en de machtiging), de verdeling van de aansprakelijkheid tussen expediteur en opdrachtgever en de wijze waarop de aangifte ingevuld dient te worden. Deze bijeenkomsten werden zeer goed bezocht (480 deelnemers) en werden als bijzonder nuttig ervaren. Mede door de discussies die tijdens deze bijeenkomsten hebben plaatsgevonden is uit praktische overweging besloten geen bezwaar te maken tegen de beperkte administratieplicht van de direct vertegenwoordiger.

NCTS - Verplichtstelling in de normale procedure per 1 juli 2005

Sinds 1 april 2004 zijn vergunninghouders Toegelaten Geadresseerde en Toegelaten Afzender verplicht gebruik te maken van het New Computerized Transit System (NCTS). Met ingang van 1 juli 2005 is het NCTS ook in de normale procedure verplicht gesteld. De FENEX heeft de leden hier diverse keren op geattendeerd. Vanuit de ledenkring zijn geen meldingen ontvangen over problemen met deze verplichtstelling.

NCTS - Implementatie van de zekerheidsmodule

Dit verslagjaar heeft de FENEX veel aandacht besteed aan de implementatie en de gevolgen van de zekerheidsmodule in het NCTS. Voorafgaand aan de implementatie heeft het Ministerie van Financiën -naar aanleiding van een gezamenlijke reactie van de FENEX en de EVO over de onwerkbaar situatie die zal ontstaan bij een rigide toepassing van het systeem- kenbaar gemaakt dat het blokkeren van de zekerheid bij aanvang van een transport zoveel mogelijk moet worden voorkomen. In de loop van dit jaar is dit nader uitgewerkt. Zo heeft de douane een tweetal maatregelen genomen om 'blokkades' in de startperiode te voorkomen en de praktische toepassingen te vereenvoudigen. Als eerste zijn tijdelijk de referentiebedragen met een fictief bedrag verhoogd. De verhoging betekent dat aangevers minder gehinderd zullen worden door het vollopen van hun zekerheid. Ten tweede zal, in gevallen waarin niet voldoende gegevens aanwezig zijn bij de aangever, gebruik mogen worden gemaakt van forfaitaire bedragen.

Ondanks bovenstaande maatregelen hebben zich na de implementatie van de zekerheidsmodule NCTS op 3 oktober 2005 allerlei problemen voorgedaan. Door de instabiliteit van het systeem moest er regelmatig worden overgegaan op de noodprocedure. Kort na de implementatie hebben er diverse (spoed)overleggen plaatsgevonden tussen het Ministerie van Financiën, de douane en een aantal koepelorganisaties, waaronder de FENEX. Naar aanleiding hiervan zijn er diverse afspraken gemaakt. Met betrekking tot de noodprocedure is afgesproken dat er duidelijker en directer zal worden gecommuniceerd over de te volgen procedure. Naast het verbeteren van de communicatie is er ook een uitlooperperiode gecreëerd voor reeds opgemaakte documenten in de noodprocedure.

Verder heeft het bedrijfsleven met betrekking tot de tijdelijke ophoging van het referentiebedrag in het systeem aangegeven dat zij van mening is dat ook in de toekomst oplossingen moeten worden geboden aangezien systeemuitval niet is uit te sluiten. Het Ministerie heeft geantwoord dat hier rekening mee zal worden gehouden. Een ander belangrijk punt vormt de problematiek rond de NCTS-aangiften die wellicht niet zullen worden gezuiverd als gevolg van het uitvallen van het NCTS en de aangiften die wel in het systeem zijn gebracht, maar waarvoor verder de noodprocedure is toegepast. Het Ministerie van Financiën heeft inmiddels aangegeven dat de douane bij de afhandeling souplesse zal betrachten en dat de aangeleverde bescheiden zeer ruimhartig tegemoet worden getreden.

NCTS - Noodprocedure voor de Rotterdamse haven

In de eerste dagen na de verplichtstelling van het NCTS voor de vereenvoudigde procedure viel het systeem een aantal keer uit. Toen werd direct duidelijk dat de te hanteren communautair voorgeschreven noodprocedure (namelijk de 'oude' schriftelijke procedure) voor een haven als Rotterdam niet werkbaar is. Uitval van het systeem resulteerde in lange wachtrijen bij de uitgaande poort op de terminals en veel extra werk voor aangevers. Hierover heeft de FENEX gesproken met de Europese Commissie. Bij dit gesprek was ook de Nederlandse douane aanwezig. Uitkomst van dit gesprek was dat de Europese noodprocedure niet wordt gewijzigd, maar dat voor de Rotterdamse haven een meer praktische oplossing dient te worden gevonden. De verdere uitwerking is overgelaten aan Douane Rotterdam. Het instellen van een faxprocedure heeft echter niet tot het gewenste resultaat geleid. In de periode direct na de implementatie van de zekerheidsmodule heeft de FENEX er bij de douane op aangedrongen om zo spoedig mogelijk tot een oplossing te komen. Dit heeft geresulteerd in een aanpaste procedure voor de containerterminals.

Verklaring douanegoederen

Teneinde de door de expediteur/aangever ingeschakelde vervoerders er op te wijzen welke verplichtingen zij op zich nemen bij de aanvaarding van opdrachten tot communautair douanevervoer, is door de FENEX bij de inwerkingtreding van het systeem van communautair douanevervoer, een model voor een verklaring van de vervoerder ontworpen waarin instructies zijn opgenomen, die bij het vervoer moeten worden nageleefd. Met het tekenen van deze verklaring door of namens de vervoerder wordt verklaard dat in het kader van het communautair douanevervoer documenten en instructies, behorende bij de overgedragen zending douanegoederen, in ontvangst zijn genomen. Sedert 1978 worden daarvoor onder meer de standaardformulieren gebruikt die door de FENEX kosteloos ter beschikking worden gesteld aan de verzekerde deelnemers van de door de FENEX afgesloten collectieve aansprakelijkheidsverzekering douanevervoer. De verzekerde deelnemers zijn ingevolge de polisvoorwaarden gehouden de vervoerders te instrueren door middel van deze formulieren. Met als basis de indertijd in ons land in gebruik zijnde verklaring heeft de CLECAT een geharmoniseerd model van de verklaring van de vervoerders bij communautair douanevervoer uitgewerkt.

Met de komst van het NCTS is de 'verklaring douanegoederen' tekstueel verouderd. De FENEX heeft dit verslagjaar het initiatief genomen om deze verklaring te updaten. De nieuwe verklaringen zijn inmiddels in diverse talen beschikbaar.

Regionaal overleg met de douane

Waar in het overleg Douane Bedrijfsleven landelijk(e) beleid/onderwerpen aan bod komen, kunnen de regionale overleggen een bijdrage leveren aan de vraag- en knelpunten die spelen op regionaal en lokaal niveau. Na diverse verzoeken van de FENEX is het dit verslagjaar gelukt om een regulier overleg op te zetten met Douane Zuid. Het eerste overleg zal begin 2006 plaatsvinden. Met Douane Rotterdam heeft de FENEX regulier overleg. Ook met Douane Noord bestaat een soortgelijk overleg. Bij dit overleg vertegenwoordigen de FENEX, de EVO en ETT het bedrijfsleven.

Onderwerpen als beperking openingstijden en sluiting van douanekantoren, knelpunten met betrekking tot het NCTS en het beleid inzake controles en verleggen van controles komen onder meer aan bod. Deze overleggen worden ook door de douane als nuttig beschouwd.

Dienstverlening / vestigingsbeleid van de douane

De Belastingdienst / Douane dient over de sluiting van douanekantoren in een zo vroeg mogelijk stadium met het bedrijfsleven te communiceren. De sluiting dient eveneens in gelijke pas te lopen met het toekennen van vereenvoudigde regelingen/faciliteiten. Dit is inmiddels ook het beleid van de douane.

De FENEX is van mening dat het toekennen van vereenvoudigde regelingen en het leveren van maatwerk niet alle problemen oplossen die voor het bedrijfsleven voortvloeien uit de sluiting van douanekantoren.

Tijdens een regulier overleg met Douane Noord in november van dit verslagjaar, werd door de douane medegedeeld dat er op het moment geen kantoren in Noord in aanmerking komen om gesloten te worden. Wel wordt er continu geëvalueerd of de openingstijden van bepaalde kantoren beperkt kunnen worden.

Door Douane Rotterdam is besloten douanekantoor Ridderkerk per 1 november 2005 te sluiten. De werkzaamheden die plaatsvonden bij douanekantoor Ridderkerk zijn ondergebracht bij douanekantoor Reeweg. De FENEX heeft na raadpleging van de leden een inventarisatie gemaakt van mogelijke problemen en knelpunten. Deze inventarisatie is aan de douane toegestuurd en naderhand besproken. Tijdens het laatste reguliere overleg met Douane Rotterdam heeft de FENEX onder meer aangegeven dat voor bepaalde documenten en handelingen nog steeds de fysieke aanwezigheid van de douane is vereist. Om dit knelpunt te kunnen oplossen is gepleit voor de inzet van mobiele teams (zogenaamde "belbussen").

Naar aanleiding hiervan heeft de douane besloten dat de "belbus" zo veel mogelijk zal worden ingezet 'in de daarvoor in aanmerking komende gevallen'. De FENEX heeft onder de leden geïnventariseerd voor welke handelingen de behoefte bestaat mobiele teams in te zetten.

Ondertekenen wegvoering Sagitta-invoer

Op verzoek van de FENEX heeft de douane dit jaar besloten af te zien van de verplichting om de wegvoering Sagitta-Invoer te ondertekenen en te stempelen. Deze vrijstelling geldt alleen als de aangever ervoor kiest het wegvoeringsexemplaar bij zichzelf uit te draaien (geen vermelding van code 97 in de aangifte).

Aansluiting douane op de overheidstransactiepoort

De overheidstransactiepoort (OTP) is ontwikkeld door ICTAL als dé elektronische brievenbus voor de gehele overheid. Doel van de OTP is alle communicatie van en naar de overheid te laten lopen via deze brievenbus. Overheidsdiensten als de VWA/RVV en de Plantenziektenkundige Dienst zijn hier inmiddels op aangesloten. Dit verslagjaar werden de voorbereidingen getroffen om de Belastingdienst / Douane aan te sluiten. Een van de mogelijkheden om met OTP te communiceren is via een directe internetaansluiting. Dit heeft als voordeel dat (dure) OB2000 postbussen niet langer nodig zijn. Ook lijnhuur en inbelkosten worden niet meer gemaakt. De OTP zorgt ervoor dat het bericht bestemd voor de douane ook bij de douane wordt afgeleverd. De FENEX heeft de voordelen van de OTP in een vroeg stadium onderkend. Vanuit dit oogpunt heeft de FENEX zich dan ook actief ingezet om deze mogelijkheid te realiseren.

Scancontroles in de haven van Rotterdam

Vanwege de massaliteit van de goederenstroom wordt in de Rotterdamse haven op de Maasvlakte een grote containerscanner ingezet. Daarnaast beschikt de douane ook over een mobiele containerscanner. Deze kan op elke gewenste plaats worden ingezet, maar heeft zijn 'uitvalsbasis' in de Rotterdamse Eem- / Waalhaven. Containerscans zijn nodig om de verwachte groei van het aantal containers op te kunnen vangen.

Om het imago van de Rotterdamse haven te verbeteren heeft het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) in 2002 besloten de kosten voor het vervoer van en naar de douanescaan (incl. op- en afzetten) te vergoeden. Vanwege de veranderende omstandigheden zal aan deze regeling per 1 januari 2006 een eind komen. Deltalinqs heeft diverse gesprekken gevoerd met het HbR om afspraken te maken over een meer geleidelijke afbouw van deze regeling.

Dit heeft geleid tot afspraken over een gefaseerde afbouw. Voor het jaar 2006 geldt een overgangsregeling voor inkomende containers die door de douane zijn geselecteerd en over de interne baan naar de scan worden vervoerd. Aan deze regeling is wel een maximum gebonden van 1,4 miljoen euro. Zodra deze pot op is zullen de volledige kosten worden belast. Het stopzetten van de regeling zal gevolgen hebben op de logistiek rond de containerscan, zowel op de Maasvlakte als in de Eemhaven. Met Deltalinqs is daarom afgesproken gezamenlijk richting de overheid op te treden om meer scans in de haven van Rotterdam te krijgen. Verder is er ook een "Werkgroep Logistiek rond grenscontroles" ingesteld waarin Deltalinqs, VRC, VRS en de FENEX deelnemen. De diverse ontwikkelingen zullen worden nagegaan en bezien zal worden welke acties genomen moeten worden om het proces in de haven van Rotterdam zo optimaal mogelijk te laten verlopen.

Exportcontroles

In verband met de huidige internationale ontwikkelingen zullen de exportcontroles -in het kader van security- in de toekomst alleen maar geïntensiveerd worden. In 2005 zijn de uitgaande controles in de haven van Rotterdam al flink toegenomen. Gezien de voorziene toename van controles is het zowel de douane als het bedrijfsleven eraan gelegen om de controles op een logistiek verantwoorde en werkbare wijze te laten plaatsvinden. Met de douane is afgesproken dat de FENEX bij de uitwerking van de procedures zal worden betrokken. Europese en nationale ontwikkelingen (zoals het verstrekken van pre-departure informatie, het Automated Export System, het Export Control System en de ontwikkeling van Sagitta Uitgaan) worden in de discussie meegenomen.

Lijst met opslaglocaties douaneregio Rotterdam / Loodscodelijst

In samenwerking met Douane Rotterdam heeft de FENEX de eerste versie van de 'nieuwe' loodscodelijst in april 2005 aan de leden toegestuurd. In augustus 2005 is deze lijst herzien. Deze lijst voorziet in de opslaglocaties van de categorie RTO, entrepot B en entrepot C binnen de douaneregio van Rotterdam. De loodscodelijst kan in de aangifte worden gebruikt om de plaats van de goederen aan te duiden. Verder vormt deze lijst een goede basis om de vergunning Toegelaten Afzender uit te breiden. In overleg met de douane en in samenspraak met een aantal leden is besloten ook andere relevante gegevens op te nemen.

Sagitta Binnenbrengen

Medio 2006 zal plateau 2b van Sagitta Binnenbrengen door de douane worden uitgerold. Dit houdt onder meer in dat er een matchbox wordt gecreëerd voor het afschrijven van de summiere aangifte. Daarnaast poogt de douane met de implementatie van plateau 2b het gebruik van papieren volgbriefjes terug te dringen. Zo wordt het mogelijk voor goederen die bestemd zijn om op basis van een vergunning domiciliëringsprocedure te worden geplaatst in een entrepot C of E of te worden ingevoerd, een elektronische kennisgeving te doen. Om van deze vereenvoudigde procedure gebruik te kunnen maken is de vergunninghouder echter afhankelijk van de cargadoor. Zowel de FENEX als de VRC hebben kritische kanttekeningen geplaatst bij deze systematiek. Deze kanttekeningen zijn van juridische, praktische en commerciële aard.

Uniforme procedure herverzegelen op de Douane Controle Loods

Bij een fysieke controle door de douane bij de DCL wordt de verzegeling, indien aanwezig, van de container verbroken. Op verzoek van het bedrijfsleven is in Deltalinqs verband een uniforme procedure ontwikkeld voor de herverzegeling. Met ingang van 1 juli 2005 is deze procedure ingevoerd, waarbij de Rotterdam Inspection Seal gebruikt wordt (RIS).

Beleid inzake gasmeteren door de douane

In diverse overleggen met Douane Rotterdam heeft de FENEX kritische kanttekeningen geplaatst bij het beleid van de douane met betrekking tot het meten op gas voor containers welke in de douane controleloodsen (loodsen in beheer van de douane) dienen te worden uitgepakt. Zo kwamen de kosten voor het verrichten van deze meting alleen voor rekening van de douane indien een container gescand werd. Na commentaar van de FENEX heeft de douane dit jaar besloten om de procedure met betrekking tot het meten op gas te wijzigen. In het geval dat een container geopend dient te worden in een ruimte die in beheer is van de douane, zal de douane in het vervolg de kosten voor het verrichten van deze meting voor zijn rekening nemen.

Veterinair

Feed and Food

Door het Agrarisch Import Platform (AIP), waarvan de FENEX deel uit maakt, zijn de ontwikkelingen op het gebied van Feed and Food dit jaar gevolgd. De nieuwe Feed and Food Verordening per 1 januari 2006, heeft onder andere betrekking op de invoer uit derde landen van veterinaire producten, andere levensmiddelen en diervoeders. Middels diverse voorlichtingsbijeenkomsten is ingegaan op de ontwikkelingen rond en de gevolgen voor de invoer uit derde landen van veterinaire producten, andere levensmiddelen en diervoeders. Tijdens deze bijeenkomsten werd door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit medegedeeld dat voor veterinaire zendingen weinig tot geen negatieve gevolgen worden verwacht. Indien een partij niet-conform is, zijn er zelfs meerdere bestemmingen/handelingen toegestaan (bijvoorbeeld bewerken). De gevolgen voor niet-veterinaire levensmiddelen en diervoeders zullen met name in de beginperiode beperkt zijn. Producten die in de toekomst aangemerkt worden als hoogrisico zullen aan de buitengrens gecontroleerd moeten worden.

Zegelcontrole op de terminal

Op verzoek van Deltalinqs en de FENEX werd in 2004 gestart met een proef inzake het verrichten van zegelcontroles op de terminal. Het doel van deze proef was om na te gaan of een zegelcontrole op de terminal logistieke voordelen met zich meebracht. Deze proef is in 2005 omgezet naar de praktijk. De voordelen blijken echter beperkt te zijn. Indien een zegel namelijk niet conform is met hetgeen vermeld op het GDB, dient de container alsnog naar het keurpunt te worden overgebracht. Dit kan dus een vertraging opleveren. Daarnaast is het volgens de veterinaire wetgeving niet mogelijk gebleken de controle op het moment van het verlaten van de terminal door de douane te laten plaatsvinden.

Pilot scan gezondheidscertificaat

Met de ontwikkeling van het VGC-systeem (met onder meer het elektronisch GDB) is de communicatie en de verwerking van gegevens van de buitengrenscontroles van dierlijke producten en levende dieren uit derde landen grotendeels geautomatiseerd. Behalve de gegevens die de aanbieder aanlevert via het GDB, is voor de controle van de partij ook het originele gezondheidscertificaat vereist. De huidige procedures bij de documentencontrole zijn volledig gebaseerd op de fysieke aanwezigheid van het originele papieren certificaat. Medio dit jaar is op verzoek van het bedrijfsleven een pilot gestart met een gezondheidscertificaat die vooraf gescand wordt door de aanbieder. Op een later tijdstip zal het originele certificaat worden ingediend bij de VWA/RVV.

Doel van deze pilot is te komen tot een verbeterde doorstroming van gegevens, een vermindering van het aantal logistieke bewegingen en een vereenvoudiging van de documentencontrole. Eind 2005 is de pilot geëvalueerd. Tijdens deze bijeenkomst is besloten de pilot te continueren en uit te breiden.

Centralisatie proces invoer

Op verzoek van de FENEX is in 2005 een proef gestart om de voordelen te onderzoeken van het plaatsafhankelijk kunnen indienen (douanekantoor Reeweg of Maasvlakte) van de veterinaire vooraanmelding en de douaneaangiften voor veterinaire zendingen. Deze proef werd als bijzonder nuttig beschouwd en zal met ingang van 1 maart 2006 worden omgezet naar de praktijk.

Fytosanitair

Implementatie nieuwe fyto-sanitaire richtlijn

De FENEX en de ACN zijn actief betrokken geweest bij de implementatie van de nieuwe fyto-sanitaire richtlijn per 1 januari 2005. Zo heeft de FENEX en de ACN met een aantal betrokken koepelorganisaties een brandbrief aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gestuurd. Naar aanleiding hiervan heeft er zowel in de periode voor als na de implementatie veelvuldig overleg plaatsgevonden met het Ministerie van LNV en de Belastingdienst / Douane. Dit heeft geleid tot een verbetering op een aantal punten, echter het probleem dat diverse systemen van de overheid nog niet met elkaar communiceren bestaat helaas nog steeds. Verder laat de service van de PD te wensen over en zijn de kosten nog altijd relatief hoog. Deze knelpunten spelen met name op het gebied van de luchtvracht een grote rol.

De leden werden van de diverse ontwikkelingen door onder meer een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten op de hoogte gebracht. Daarnaast heeft de FENEX een modelovereenkomst opgesteld voor het geval dat fyto-sanitaire controles worden verlegd. De modelovereenkomst kan behulpzaam zijn in de relatie tussen de expediteur en zijn opdrachtgever.



Raad voor Zeehavenlogistiek

Door Prof. Mr. M.H.C. Claringbould werd tijdens een bijeenkomst van de Raad voor Zeehavenlogistiek een presentatie verzorgd over de bijkomende kosten in de zeevaart. Voorts werd een presentatie gegeven door de heer Th.A.R. Strauss (voorzitter van de Commissie Kredietbeperking van de VRC) over de werkwijze van de Kredietbeperkingsregeling.

Leden van de Raad hebben bij deze gelegenheid hun ongenoegen uitgesproken over enkele aspecten binnen deze regeling. Zo hebben expediteurs bezwaar tegen het bestaan van de uitsluitingslijst in het algemeen en de anonieme melding voor plaatsing op deze lijst in het bijzonder. Een ander probleem voor expediteurs is het feit dat de krediettermijn begint op de dag van verscheping, maar dat facturen van cargadoors vaak later ontvangen worden. Tijdens de vergadering werd verder ingegaan op de problematiek van Security en Security Surcharges en werd een vergelijking gemaakt van afhandelingskosten in de havens binnen de Hamburg - Le Havre range. Hoewel sommige cijfers moeilijk met elkaar te vergelijken zijn omdat de basis van de berekening per haven kan verschillen, geeft dit toch een beeld van de werkelijke kosten. Geconcludeerd werd dat op basis van dit overzicht Rotterdam niet de duurste haven blijkt.

In verband met de eerder genoemde Security (ISPS) Surcharges heeft de FENEX in het verslagjaar contact gezocht met de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). De FENEX is nog altijd van mening dat de toeslag die in verband met de invoering van de ISPS Code geheven wordt buitenproportioneel hoog is. Daarnaast gaat het om operationele kosten, die berekend dienen te worden in de kostprijs. Ook omdat het kosten betreft die jaarlijks zullen blijven terugkeren is het instrument van een toeslag oneigenlijk gebruikt. Met deze vragen heeft de FENEX de NMa gevraagd in te grijpen en een nader onderzoek in te stellen bij de containerterminals in de Rotterdamse haven.

Helaas heeft de NMa, op basis van de verstrekte informatie, geen reden gezien een onderzoek te starten. Volgens de NMa is er geen sprake van concurrentievervalsing noch van misbruik van een economische machtspositie, twee elementen op basis waarvan de NMa stappen zou kunnen ondernemen. Daar werd aan toegevoegd dat de concurrentiepositie in de zeehavens ten aanzien van terminals niet uitsluitend nationaal moet worden gezien.

Overleg FENEX – VRC

Het jaarlijkse bestuursoverleg met de Vereniging van Rotterdamse Cargadoors vond plaats in het voorjaar van 2005. Daarbij werd onder meer gesproken over de regeling kredietbeperking voor uitgaande lading, wat later in de vergadering van de Raad voor Zeehavenlogistiek uitgebreid aan de orde is gekomen. Voorts werd onder meer gesproken over Security en over de ontwikkeling van het Port Community Systeem voor de haven van Rotterdam, Port infolink.

CNE

Jaarlijks vergadert het Comité van Noordzeehavenexpediteurs op uitnodiging van één van de havens in de Hamburg - Le Havre range. In 2005 werd de vergadering in Hamburg gehouden. Aangezien niet de gehele agenda daar behandeld kon worden werd in het najaar nogmaals vergaderd op uitnodiging van Le Havre. Met een goede vertegenwoordiging van expediteurs uit de Hamburg - Le Havre range werd onder meer gesproken over de Security Surcharges. De CNE stelt zich nog steeds op het standpunt dat het gaat om operationele kosten, die als zodanig in de kostprijs moeten worden opgenomen en niet in een aparte toeslag, zeker niet nu het tijdelijke karakter voor deze maatregelen ontbreekt. Ook bestaat bezwaar tegen de onduidelijke en onvolledige toelichting van de zijde van terminaloperators en rederijen waaruit de kosten voor de Security Surcharges bestaan. Net als de FENEX hebben ook andere organisaties de weg naar hun mededingingsautoriteiten gevonden. Helaas bleek daar de uitkomst vergelijkbaar met die in Nederland. Daarnaast werd onder meer gesproken over toeslagen in het algemeen, de implementatie en handhaving van de richtlijnen omtrent verpakkingshout en werd stilgestaan bij de ontwikkelingen rond de verschillende Port Communitysystemen in de diverse havens.

OPSLAG & DISTRIBUTIELOGISTIEK

In 2005 is de Raad voor Opslag en Distributielogistiek niet bijeen geweest. Binnen de Stuurgroep voor deze Raad is aandacht geweest voor de verschillende algemene voorwaarden die in de warehousing en logistiek gehanteerd worden en de wens deze samen te voegen. Daarnaast is onder meer gesproken over het werken met Key Performance Indicators en Service Level Agreements en opleidingen.

LUCHTVRACHTLOGISTIEK

Vrije Zone op Schiphol

Op 29 september 2005 is de officiële opening verricht van de Vrije Zone op Schiphol. De douane krijgt hiermee betere mogelijkheden voor effectief toezicht. Onderdeel van de Vrije Zone is een geautomatiseerd systeem dat fungeert als overkoepelende voorraadadministratie voor enkele tientallen luchtvrachtexpediteurs en de afhandelaars op Schiphol, het Documentloos Goederen Volgstelsel (DGVS). Hierin wordt bepaalde informatie over de goederen vastgelegd (bijvoorbeeld soort goed, hoeveelheid, locatie van het goed).

Dankzij de Vrije Zone op Schiphol zijn de deelnemende bedrijven niet meer verplicht aangifte te doen bij de douane voor het vervoer van goederen tussen deze bedrijven onderling. Goederen die op Schiphol binnenkomen, gaan eerst naar de loods van degene die de goederen lost en afhandelt (zgn. eerste linieloodsen). Daarna gaan de goederen naar een verder gelegen loods op Schiphol (zgn. tweede linieloodsen). Het vervoer tussen deze locaties moest altijd gedekt zijn door een douaneaangifte. De Vrije Zone maakt een einde aan deze verplichting. Dat scheelt per jaar 300.000 aangiften en levert € 4 miljoen op aan lastenverlichting. Het was en is best lastig om die overkoepelende administratie geheel sluitend te krijgen. Het aantal "mismatches" was vooral de eerste maanden erg hoog, maar is begin 2006 gedaald tot een gemiddelde van 9%. Dit aantal moet nog verder naar beneden en dan komt uitbreiding van de Vrije Zone aan de orde.

ACN/FENEX Sectorraad Expediteurs

Medio 2005 is de Stuurgroep van de ACN/FENEX Sectorraad Luchtvrachtexpediteurs gestart met acties tegen de Fuel surcharges. De Stuurgroep heeft aan de EVO Raad voor Luchtvrachtverladers laten weten welke kosten de expediteurs moeten maken om de toeslagen te innen, is nagegaan of er juridisch verdedigbare gronden zijn om de rekening voor het innen van de toeslagen en de financieringskosten bij de airlines in te dienen en heeft aan de FIATA gevraagd om met IATA te gaan praten over een eerlijker systeem, bijvoorbeeld procentuele toeslagen zoals die gebruikelijk zijn in het wegtransport en in de zeevaart. Ook de verladers dringen aan op herindexering. Het probleem dat de toeslagen "non-commissionable" zijn, gaat dan minder zwaar wegen. Juridische stappen worden vooralsnog niet overwogen.

European Air Cargo Program

Op 1 mei 2004 is het nieuwe European Air Cargo Program succesvol van start gegaan. In de loop van 2005 is duidelijk geworden dat het systeem goed functioneert. Het doet recht aan de evenwichtiger relatie tussen expediteurs en luchtvaartmaatschappijen en wordt door IATA en FIATA gezamenlijk beheerd.

De belangrijkste "features" zijn:

- Promotie van professionele procedures en standaardzaken;
- Het opheffen van "Monies in Trust" (geldt alleen voor de Angelsaksische landen) en van toepassing in geval van een faillissement van de agent;
- Introductie van CICS (Iata Cargo Industry Credit Scheme);
- Het opheffen van vele bankgaranties respectievelijk borgstellingen;
- Het opheffen van de noodzaak voor airlines om individueel debiteuren te screenen (middels CASS - Cargo Account Settlement Systeem);
- Centraal betalingssysteem en credit monitoring.



OPLEIDINGEN

De toegenomen vraag naar opleidingen in 2004 heeft zich in 2005 voortgezet. Ook bleek er sprake te zijn van een toegenomen interesse voor in-company trainingen, veelal op het gebied van douaneaangelegenheden. In 2004 werd de basis gelegd voor een samenwerking met het Scheepvaart en Transportcollege (STC) in Rotterdam voor de cursus Expediteur. Deze cursus wordt in een samenwerkingsverband tussen de FENEX en het STC verzorgd waarmee de continuïteit van deze cursus is gewaarborgd. In het verslagjaar werd de cursus Expediteur aan de FIATA voorgelegd voor certificering. Deze certificering werd ook verkregen, waarmee cursisten die deze cursus met goed gevolg afleggen het internationaal erkende FIATA Diploma of Freight Forwarding kunnen aanvragen.



De FENEX geeft voornamelijk uitvoering aan dit beleidsterrein door te participeren in het Platform Arbo, Gevaarlijke Stoffen en Milieu van Deltalinqs (Platform AGM) en in de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG, een samenwerkingsverband van 15 brancheorganisaties). In beide gremia worden ontwikkelingen in regelgeving en beleid behandeld. Onder de CTGG 'hangen' diverse werkgroepen die zich bezighouden met specifieke onderwerpen. De FENEX participeert in diverse werkgroepen. Via het Platform AGM en de CTGG zijn er contacten met de diverse Ministeries en controle instanties als DCMR, VROM-inspectie, de arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Commissie Transport Gevaarlijke Goederen

In de Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG) is dit jaar aan een aantal onderwerpen veel aandacht besteed. Zo werd onder meer aandacht besteed aan de aanvullende Risico- Inventarisatie en -Evaluatie, de nieuwe PGS 15 (die in de plaats is gekomen van de CPR 15) en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Aanvullende Risico-Inventarisatie en -Evaluatie

Door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid werd er dit jaar een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd over de Aanvullende Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (de ARIE-regeling). Deze regeling verplicht bepaalde bedrijven om een aanvullende Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (zoals het opzetten van een veiligheidsbeheerssysteem en het beschrijven van scenario's) op te stellen. De verplichting tot het beschikken over een ARIE is op 7 februari 2006 in werking getreden. Alle vervoergebonden inrichtingen die de mogelijkheid hebben grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen te hanteren zijn ARIE-plichtig. In de praktijk betekent dit dat vervoergebonden inrichtingen die een milieuvergunning hebben voor de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen onder de ARIE-regeling vallen.

Voorts is door het Ministerie van SZW en in overleg met het bedrijfsleven een tweetal informatiebladen opgesteld. Eén van deze is specifiek gericht op vervoersgebonden inrichtingen. Naast algemene informatie wordt in deze informatiebladen tevens beschreven hoe aan de gestelde verplichtingen invulling kan worden gegeven. Zo zijn er onder meer standaardscenario's ontwikkeld voor vervoersgebonden inrichtingen.

PGS 15 - Nieuwe richtlijn voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen

Met ingang van 28 juni 2005 is de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15 (PGS 15) van kracht geworden. De PGS 15 is een herziening van onder andere de richtlijnen CPR 15-1, 15-2, 15-3. De PGS 15 is in nauw overleg met het bedrijfsleven tot stand gekomen. Met de totstandkoming van PGS 15 is getracht regelgeving op elkaar af te stemmen. Zo is de indeling van gevaarlijke stoffen gebaseerd op de vervoerswetgeving (ADR) in plaats van de Wet milieugevaarlijke stoffen. Hierdoor zijn de bepalingen uit PGS 15 beter inpasbaar in het logistieke proces. In vergelijking met de CPR is het bereik van de PGS 15 - voor wat betreft de categorieën van stoffen - wel uitgebreid. De inwerkingtreding van de PGS 15 betekent niet dat huidige vergunningen moeten worden vervangen. De nieuwe richtlijn wordt enkel toegepast bij nieuwe aanvragen en bij de herziening van bestaande vergunningen. In de praktijk zal dus sprake zijn van een geleidelijke overgang naar PGS 15.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

In november heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Peijs de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen aan de Tweede Kamer aangeboden. Bezien zal worden of in Nederland een Basisnet wordt ingesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze discussie en de mogelijke gevolgen worden door de CTGG nauwlettend gevolgd.

Voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG

De jaarlijkse voorlichtingsdag vervoer gevaarlijke stoffen van de CTGG vond dit verslagjaar plaats op 25 november. Op deze dag werd aandacht besteed aan een reeks van praktische zaken die in nauw verband staan met actuele ontwikkelingen op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen. Een aantal leden van de FENEX was hierbij aanwezig.

Platform AGM

Ook in het Platform AGM van Deltalinq's is dit jaar een groot aantal onderwerpen de revue gepasseerd. Zo is er aandacht besteed aan de dieselmotoremissie in omsloten ruimten en de aanwijzing van een bedrijfsbrandweer.

Dieselmotoremissie

Het handhavingsbeleid van de Arbeidsinspectie hierop is streng. Gesprekken op centraal niveau met de Arbeidsinspectie hebben ertoe geleid dat het handhavingsbeleid ten aanzien van toepassing van roetfilters is bijgesteld. Roetfilters moeten uiterlijk op 1 januari 2007 worden geplaatst. Parallel hieraan loopt het wetgevingstraject om DME formeel als kankerverwekkende stof aan te wijzen, dit terwijl DME niet als kankerverwekkend in de EU-regelgeving is opgenomen en ook de Gezondheidsraad nog geen oordeel heeft uitgesproken over de al dan niet kankerverwekkende eigenschappen van DME of de stofdeeltjes daarin. DME moet in omsloten ruimten wel als een gevaarlijke stof worden beschouwd. Bedrijven worden erop gewezen daarnaar te handelen en dit risico in hun Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) op te nemen.

Bedrijfsbrandweer

In Deltalinq's verband is dit jaar een discussie gevoerd met de brandweer over de aanwijzing van bepaalde vervoersgebonden inrichtingen als bedrijfsbrandweerplichting. Zo heeft de brandweer aan een aantal containeroverslagbedrijven verzocht een rapport betreffende de bedrijfsbrandweer in te dienen. In een dergelijk rapport moeten bepaalde scenariobeschrijvingen van ongevallen met gevaarlijke stoffen worden opgenomen. Omdat de mogelijkheid bestaat daarbij gebruik te maken van de scenariobeschrijvingen die in het kader van de ARIE moeten worden opgesteld, is de inzet van Deltalinq's hiervan gebruik te maken.



Van 12 tot en met 15 september 2005 vond in Moskou het FIATA World Congress 2005 plaats. Het door de Russische expediteursorganisatie georganiseerde congres werd bijgewoond door bijna 1.000 vertegenwoordigers van expeditiebedrijven uit 75 landen. De aanwezige congresdeelnemers werd een goed georganiseerd congres geboden. Het motto van het congres was "The Freight Forwarder – The architect of tradeways". Het congres omvatte ook een vakbeurs waar door 30 standhouders hun dienstverlening aan expeditiebedrijven werd gepresenteerd. Daartoe behoorden onder meer de stands van de Rotterdamse en Amsterdamse havens. Tijdens het congres in Moskou werd wederom de FIATA/TT Club/IATA Award uitgereikt voor de "Young International Freight Forwarder of the Year". Het doel van deze Award is opleiding en training in de sector bij jongere medewerkers in de sector te stimuleren en zo de vakbekwaamheid en de kwaliteit van de dienstverlening te bevorderen. Om mee te dingen naar de Award, een zeer prestigieuze prijs ter waarde van \$ 35.000,-, moet de genomineerde persoon een werkstuk schrijven over een door het Steering Committee FIATA/TT Club/IATA vastgesteld onderwerp. Uit de winnaars van vier wereldregio's werd uit de regio Amerika de Canadese Alicia Chin tot overall winnaar van de Young International Freight Forwarder of the Year Award 2005 gekozen.

Het aantal ledenorganisaties aangesloten bij de FIATA bedraagt thans 94 uit 83 landen. Daarnaast kent de FIATA nog ruim 4.000 individuele expeditiebedrijven als lid. In totaal zijn ruim 40.000 expeditieondernemingen in de gehele wereld binnen de FIATA georganiseerd. Voor een gedetailleerd overzicht van de ledenorganisaties en individuele leden van de FIATA wordt verwezen naar de website van de FIATA www.fiata.com.

Vele onderwerpen met een internationaal karakter werden weer behandeld in de verschillende instituten en adviesorganen van de FIATA. Naast specifieke zaken behorende tot het werkterrein van de instituten en adviesorganen kreeg het onderwerp surcharges veel aandacht. Expediteurs worden voortdurend geconfronteerd met de introductie die door carriers, shipagents and terminal operators van surcharges waarvoor vele redenen en verschillende benamingen worden gehanteerd. De FIATA is van oordeel dat kosten die een permanent karakter hebben niet in de vorm van surcharges moeten worden belast maar in de vracht moeten worden geïntegreerd. Alleen voor tijdelijke niet-structurele kosten acht de FIATA het gerechtvaardigd dat deze in de vorm van surcharges worden doorbelast.

Binnen het Airfreight Institute (AFI) werd gesproken over de uitbreiding van het European Air Cargo Program (ECAP) dat de relatie tussen de Europese luchtvrachtexpediteurs en luchtvaartmaatschappijen van de IATA regelt naar andere regio's.

Het Multimodal Transport Institute (MTI) besteedde wederom aandacht aan de ontwikkelingen met betrekking tot de US Ocean Shipping Reform Act. Uiteindelijk heeft een en ander ertoe geleid dat vanaf 19 januari 2005 het onder de Amerikaanse wetgeving is toegestaan dat NVOCC's vertrouwelijke service contracten kunnen afsluiten met verladers. Ook het UNICITAL project voor een nieuwe conventie voor het vervoer van goederen over zee alsmede het onderwerp security werden behandeld. Aandacht werd ook besteed aan de op handen zijnde wijziging van de UPC 500 naar de UPC 600 van de ICC waarin de regels zijn vastgelegd voor documentair krediet.

In het Customs Affairs Institute (CAI) werd wederom veel aandacht besteed aan onderwerpen die aan de orde zijn binnen de World Customs Organisation (WCO). Daartoe behoren onder meer tal van voorschriften inzake supply chain security die in de Kyoto Conventie moeten worden geïncorporeerd.

Voor zover voor de directe praktijk van belang zijn de leden over de behandelde onderwerpen binnen de FIATA via het FENEX-bulletin geïnformeerd. Ook de in 2000 ingestelde Regionale Committee's voor de regio's Africa/Middle East, Asia/Pacific, America en Europe blijken in een behoefte te voorzien. Binnen deze Committee's kunnen onderwerpen aan de orde komen die specifiek in de betrokken regio leven. Vele onderwerpen blijken vaak een regionaal karakter te hebben. Het Regional Committee voor Europa functioneert gezien de onderwerpen in nauwe samenwerking met de CLECAT. Zeker in verband met de uitbreiding van de EU dit jaar met een 10-tal Oost-Europese landen is samenwerking met de CLECAT van groot belang. Voor een meer gedetailleerd verslag van de activiteiten van de FIATA wordt verwezen naar het jaarverslag van deze organisatie, gepubliceerd op eerdergenoemde website.

CLECAT

Algemeen

De CLECAT heeft ook het afgelopen jaar inzake belangrijke dossiers die de expeditie sector raken voortdurend haar stem laten horen bij de betrokken organen van de Europese Unie. Vele dossiers zijn in behandeling waaronder Port Package II, Verordening 4056/86 inzake voortzetting van het systeem van conferences in het zeevervoer, de wijziging van het Communautair Douanewetboek (CDW), de invoering van het NCTS, etc. Voor de verschillende position papers over de verschillende onderwerpen wordt verwezen naar de website van de CLECAT (www.clecat.org). Ook binnen de EU is security in de supply chain een van de belangrijkste onderwerpen van het moment. Een voorstel voor een Verordening van de Europese Commissie ter verbetering van de supply chain security werd begin 2006 door de Commissie gepubliceerd en is thans onderwerp van studie binnen de CLECAT. Gezien het belang van het thema security voor de gehele logistieke sector werd besloten de Commissie Security om te vormen tot het Security Institute. Het thema kan op die wijze op geïntegreerde wijze worden behandeld.

Tijdens de op 30 november 2005 gehouden General Assembly werd een geheel nieuw bestuur van de CLECAT gekozen. Als opvolger van Manfred Boes (Duitsland) werd Jan Claude Deelen (België) tot President van de CLECAT gekozen. Herkozen tot Secretaris-Generaal werd Han van Os (Nederland). Tot penningmeester werd gekozen Colin Beaumont (Groot-Brittannië) die Alberto Petrozzi (Italië) in die functie opvolgt.

Aansluitend aan de General Assembly op 30 november vond in Brussel voor de vijfde maal de door CLECAT georganiseerde Freight Forwarders Day plaats. De bijeenkomst had tot doel de besturen van de aangesloten organisaties, waaronder de FENEX, te laten discussiëren met vertegenwoordigers van de Europese instituten, zoals Europese Commissie, Europees Parlement, etc., over de Europese politiek ten aanzien van onderwerpen die de expeditie en logistieke sector raken. De bijeenkomst werd bezocht door 120 personen en was volledig gewijd aan het onderwerp supply chain security. Als gastsprekers traden op vertegenwoordigers van de betrokken Directoraten Generaal van de Europese Commissie TAXUD en TREN alsmede vertegenwoordigers van de logistieke en verladende sector.

Customs and Indirect Taxation Institute (CITI)

De CLECAT heeft op het gebied van douane dit jaar wederom aandacht geschonken aan tal van onderwerpen, waaronder de ontwikkeling van de diverse automatiseringssystemen, de uitbreiding van de douane-unie en de herziening van het Communautair Douanewetboek. Verder neemt de CLECAT deel aan onder meer de 'Trade Contact Group', het 'Customs Code Committee' en de 'Electronic Customs Group'.

Met betrekking tot de wijzigingen van het CDW dient onderscheid te worden gemaakt in de "kleine" CDW-wijziging en de "grote" CDW-wijziging die betrekking heeft op het hele CDW. Op het gebied van de automatisering wordt in Europees verband het Automated Import System en het Automated Export System ontwikkeld. Daar deze ontwikkelingen het bestaande 'douanelandschap' compleet kunnen wijzigen, verdient dit ook de nodige aandacht.

Kleine wijzigingen CDW

Met Verordening 648/2005/EG van 13 april 2005 zijn de "kleine" wijzigingen van het CDW vastgesteld. Het verstrekken van pre-arrival en pre-departure informatie maakt deel uit van bovengenoemde wijzigingen. In het kader van facilitatie wordt voorzien in een zogenaamde 'Authorised Economic Operator' (AEO) waaraan vereenvoudigingen kunnen worden verleend. Deze 'security amendment' wordt pas van toepassing zodra de Toepassingsverordening is gewijzigd. De CLECAT heeft deze voorstellen diverse keren becommentarieerd.

De precieze invulling van de AEO status en de daaraan verbonden voorwaarden zijn nog onderwerp van discussie. Waarschijnlijk zullen vereenvoudigingen -ook de huidige vereenvoudigingen op douanegebied- alleen nog maar kunnen worden toegekend aan een AEO. Dit kan voor problemen zorgen in de wat verdere toekomst indien aan een AEO eisen worden gesteld die verder gaan dan de eisen die thans worden gesteld aan de huidige vereenvoudigingen. Met het oog hierop en de diversiteit van de werkzaamheden van expediteurs, is de CLECAT van mening dat er onderscheid in AEO's moet worden gemaakt. Daarnaast dient een AEO status meer in te houden aan vereenvoudigingen dan slechts een opstelsom van de huidige vereenvoudigingen en facilitatie. Een knelpunt vormt echter dat de daadwerkelijke vereenvoudigingen en facilitatie voor het bedrijfsleven worden bepaald in de "grote" CDW-wijziging.

Gemoderniseerd Douanewetboek

Een belangrijk onderwerp waar de CLECAT dit verslagjaar de nodige aandacht aan heeft besteed zijn de voorstellen van de Europese Commissie om tot een herziening van het Communautair Douanewetboek te komen (de zogenaamde "grote" wijzigingen). Deze voorstellen beogen binnen de Europese Unie een hoog veiligheidsniveau te creëren op douanegebied voor zowel in- als uitgaande goederenstromen, terwijl tegelijkertijd het streven er op is gericht ook het bedrijfsleven te faciliteren. Om dit te bewerkstelligen stelt de Europese Commissie een divers pakket van maatregelen en wijzigingen van regelgeving voor.

De termen die in dit kader worden gebruikt zijn legio. Zo wordt er gesproken over 'centralised clearance', 'single European authorization', 'one stop shop', een 'single access point' en een 'single window'. Hoewel deze termen anders doen vermoeden is een belangrijke doelstelling van de modernisatie om het CDW te vereenvoudigen en transparanter te maken en vereenvoudigingen en faciliteiten te bieden aan het bedrijfsleven. Op al deze voorstellen is door de CLECAT diverse keren commentaar geleverd. Eén van de voorgestelde wijzigingen waartegen bezwaar is gemaakt betreft de regeling van de aansprakelijkheid. In de 3^e revisie van de wijzigingsvoorstellen werd het onderscheid tussen de directe en indirecte vertegenwoordiging voor wat betreft de aansprakelijkheid voor de douaneschuld tenietgedaan. Dit is in de 4^e revisie 'gerepareerd'.

Een andere belangrijke wijziging is dat voor een lidstaat de mogelijkheid verdwijnt de directe of de indirecte vertegenwoordiging voor te behouden aan een douane-expediteur gevestigd in die lidstaat. De CLECAT pleit hier voor het opnemen in het CDW van een 'customs representative', die aan bepaalde eisen van vakbekwaamheid moet voldoen. Hoewel de Europese Commissie in eerste instantie de mogelijkheid hiertoe heeft geopend (opgenomen in de 4^e revisie) en de CLECAT heeft verzocht een opzet te maken voor een 'standards of competence', is deze regeling in de laatste versie geschrapt. De precieze gevolgen hiervan zijn nog niet duidelijk.

Maritime and Air Logistics Institute (MALI)

Maritime Committee

Tijdens het verslagjaar is binnen de CLECAT veel aandacht gegaan naar de behandeling door de Europese Commissie van het dossier van de geliberaliseerde lijnvaartsector. Regelingen hierover zijn neergelegd in de Verordening van de Raad 4056/86, die sinds de invoering in 1986 niet is herzien. De CLECAT is voorstander van een geliberaliseerde lijnvaart. Tenzij onafhankelijk onderzoek aangeeft dat een gereguleerde lijnvaartsector voordeel oplevert voor alle belanghebbenden in de sector, is de CLECAT van mening dat Verordening 4056/86 ingetrokken kan worden. Door de Europese Commissie is een onderzoek gehouden naar de mogelijke gevolgen van het afschaffen van 4056/86. De conclusie van dit rapport opent de weg naar het volledig afschaffen van de Verordening. Binnen het Europees Parlement heerst echter verdeeldheid over dit dossier. Waar er enerzijds gepleit wordt voor een volledige afschaffing van de Verordening wordt er anderzijds gepleit voor een overgangsregeling. Dit dossier zal ook de komende tijd de aandacht van de CLECAT hebben.

Daarnaast is veel aandacht uitgegaan naar de behandeling van de zogenoemde Port Package II. Hierin worden richtlijnen gegeven voor de toegang tot de markt van havendiensten. Zo worden er termijnen gesteld voor concessies aan bedrijven in het havengebied en wordt de mogelijkheid van 'self-handling' behandeld. Hoewel de CLECAT in principe voorstander is van een geliberaliseerde dienstverlening binnen het havengebied, worden enkele inhoudelijke kanttekeningen gesteld bij de reikwijdte van de richtlijn en de lengte van de concessieperiodes die voorgesteld worden.

Voorts blijft veel aandacht uitgaan naar verschillende vraagstukken rond security. Zo is gedurende het verslagjaar door de Europese Commissie een richtlijn over Port Security aangenomen, wordt er gewerkt aan een voorstel voor Supply Chain Security en wordt ook op het gebied van douane veel aandacht aan security besteed. De CLECAT pleit nog altijd voor een zo veel mogelijk uniforme aanpak van safety en security van de totale supply chain en niet gericht op modaliteit of geografische ligging.

European Transport and Logistics Institute (ETLI)

Rail Committee

Tijdens het verslagjaar vergaderde de CLECAT Rail Committee gezamenlijk met de FIATA Working Group Rail. Onder meer werd daar gesproken over de kwaliteit van dienstverlening. De CLECAT stelde zich op het standpunt dat dergelijke zaken in principe overgelaten moeten worden aan de markt. Eventueel is er wel ruimte voor een breed kader waarbinnen de markt een eigen invulling aan de dienstverlening zou kunnen geven. Aan het einde van het jaar werd echter het voorstel van de Europese Commissie voor een Richtlijn "Service Quality in Rail Freight" door het Europees Parlement weggestemd. Voorts werd ingezet op een nauwere samenwerking met ERFA (European Organisation of Private Railways).

Road Committee

Binnen de Road Committee van de CLECAT werd gedurende het verslagjaar onder meer aandacht besteed aan het beprijzen van infrastructuur in Europa. De CLECAT is voorstander van een geharmoniseerd systeem, waarbij tevens afspraken gemaakt worden over de allocatie van de opbrengsten. Deze dienen hoofdzakelijk ten goede te komen aan de modaliteit waarop deze heffing van toepassing is.

Gedurende het verslagjaar werd twee maal een gezamenlijke bijeenkomst gehouden tussen de CLECAT Road Committee en de FIATA Working Group Road, waarin onder meer de ervaringen met de LKW Maut in Duitsland werd besproken. Voorts werd daar beslist dat sociale aangelegenheden aangaande het wegvervoer (bijvoorbeeld de digitale tachograaf en de rusttijden) binnen de CLECAT behandeld zullen worden.

BIJLAGEN

Functie- en taakverdeling van het FENEX-Bestuur per maart 2006

R. Riemen

Voorzitter

Bestuur Deltalinqs

Bestuur SVZ

Raad van Advies van Nederland Distributieland (NDL)

A.A. Profsma

Vice-voorzitter

Bestuur Rotterdam Port Promotion Council

Plaatsvervangend bestuur Deltalinqs

H.J.G. Berden

Secretaris/Penningmeester

H.W.I. Aris

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

J. Bergman

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (plv vz)

J.C. van Elk

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

R. van Grevenbroek

Raad voor Zeehavenlogistiek (vz)

C.J.M. Hendriks

Raad voor Opslag en Distributielogistiek (vz)

A.A. Kanters

Commissie Opleidingen

J.H.M. Kuper

Raad voor Douanelogistiek (vz)

G.W. Oomen

Raad voor Zeehavenlogistiek (plv vz)

Stuurgroep Informatie Technologie

A. Scheuter

Gevaarlijk stoffen en Milieu

P.J.N. van Os (Directeur)

Commissie Juridische Aangelegenheden

Commissie Economische Aangelegenheden

Stuurgroep Public Relations

Secretary General CLECAT

Vice-President FIATA

Taakverdeling secretariaat FENEX

P.J.N. van Os (vO) Directeur

Algemene Leiding, Personeel, Organisatie, Financiën, Lidmaatschappen, Arbitrage, Internationale Zaken (FIATA/CLECAT).

Mw Mr E.M.C. Slappendel (LS) Secretaris

Juridische Zaken, Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

M. van Pelt (MvP) Stafmedewerker

Douanelogistiek, Fiscale Zaken, Statistiek, Gevaarlijke stoffen/Milieu

Mr S.B. Szabó (BS) Stafmedewerker

Zeehavenlogistiek, Opslag en Distributielogistiek, IT, Verzekeringen, Opleidingen

Mw L. Versluijs (LV) Stafmedewerkster

Public Relations, Communicatie

Mw Mr C. Vleggaar (CV) Stafmedewerkster (per 1 maart 2006)

Juridische zaken

Mw L.R. Korevaar (LK) Directiesecretaresse

Mw A. van der Wolf (AW) Secretaresse

Opleidingen

Raden, Stuurgroepen, Commissies en Werkgroepen binnen de FENEX

Raden

Raad voor Zeehavenlogistiek

Raad voor Opslag en Distributielogistiek

Raad voor Douanelogistiek

Raad voor Luchtvrachtlogistiek

Stuurgroepen

Stuurgroep Zeehavenlogistiek

Stuurgroep Opslag en Distributielogistiek

Stuurgroep Douanelogistiek

Stuurgroep Public Relations

Stuurgroep ICT

Commissies

Financiële Commissie

Commissie Economische Aangelegenheden

Commissie Juridische Aangelegenheden

Commissie Opleidingen

Werkgroepen

Werkgroep CDW

Werkgroep Fiscale Vertegenwoordiging

Vertegenwoordiging

De FENEX is vertegenwoordigd in de volgende instellingen:

Externe vertegenwoordiging nationaal

- Agrarisch Import Platform
- Bedrijfstak Commissie Havens Scheepvaart- en Transportcollege
- Commissie Onderwijs Bedrijfsleven Op- en Overslag (COB)
- Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)
- Deltalinqs
- Gebruikers Platform Railgoederenvervoer
- Nederland Distributieland (NDL)
- Nederlands Vervoers Overleg (NVO)
- Overleg Douane-Bedrijfsleven
- Overlegorgaan Goederenvervoer
 - Deelorgaan Binnenvaart
 - Deelorgaan Wegvervoer
- Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
- Stichting FENEX-Garantiefonds
- SVZ, Havenondernemersvereniging Rotterdam.
- Tijdschrift voor Arbitrage (TvA)
- Vereniging VNO/NCW
- Port infolink Adviesraad

Externe vertegenwoordiging internationaal

- CLECAT - European Organisation for Forwarding and Logistics
- FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
- ICC - International Chamber of Commerce
- CNE - Comité van Noordzeehaven Expeditieus